

Asia: LVM/1354/01/2019

## **Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi**

### Suunnitelmaluonnos

#### **Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?**

Suunnitelmassa on liikennejärjestelmälle asetettu kolme tavoitetta (saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus). Laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005) sanotaan, että "liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on edistää toimivaa, turvallista ja kestävästä liikennejärjestelmää ottamalla erityisesti huomioon: ...4) liikenteen turvallisuus." Turvallisuutta ei siten ole 12 vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa nostettu ansaitsemaansa tavoitteen asemaan, mitä voidaan pitää selkeänä puutteena. Liikenteen turvallisuus tulee nostaa suunnitelmassa saavutettavuuden, kestävyys ja tehokkuuden rinnalle liikennejärjestelmän keskeiseksi tavoitteeksi.

Liikennejärjestelmän nykytilan kuvauksessa todetaan, että "liikenneturvallisuus kaikkien liikennemuotojen osalta on Suomessa hyvällä tasolla, joskin tieliikennekuolemien vähentyminen on hidastunut 2010-luvun jälkipuolella." Jos vertailukohteeksi otetaan esimerkiksi muut Pohjoismaat, niin tieliikenteen turvallisuuden arvioinnista "hyvällä tasolla olevaksi" voi perustellusti olla myös eri mieltä. Muun muassa Ruotsissa ja Norjassa tieliikenteessä kuolleiden määrä miljoonaa asukasta kohden on noin puolet siitä mitä Suomessa. Myös Tanskassa liikennekuolemien määrä suhteessa asukaslukuun on selvästi pienempi kuin Suomessa. Eurooppalaisessa vertailussa Suomi sijoittuu karkeasti turvallisuuden "keskikastiin". Nykytilan kuvausta tieliikenteen turvallisuuden osalta tulee muokata realistisempaan suuntaan, sillä sitä ei voi pitää "hyvällä tasolla" olevana.

Visiossa liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050 liikenneturvallisuus on kiitettävästi huomioitu Euroopan Unionissakin omaksutun nollavision mukaisesti: "Liikenneturvallisuus on korkealla tasolla kaikissa liikennemuodoissa, eikä kenenkään tarvitse loukkaantua vakavasti tai menehtyä liikenteessä."

Euroopan Unionissa, mm. jo Vallettan julistuksessa vuonna 2017, on lähdetty siitä, että pelkästään tieliikenteessä tapahtuvien kuolemien puolittaminen ei ole riittävä tavoite, vaan sen lisäksi tavoitteena tulee olla puolittaa vakavien loukkaantumisten määrä. Luonnoksessa tämä tavoite vuodelle 2030 on kirjattu, ilmeisesti jonkinlaisena väärinymmärryksenä, että "liikenteessä

loukkaantuisi tai menehtyisi alle sata henkilöä vuodessa". Edellä luvulla sata on oletettavasti ollut tarkoitus tarkoittaa pelkästään liikennekuolemien määrää. Tosin silläkin ylitettäisiin hieman EU:n puolittamistavoite, koska ennakkotietojen mukaan vuonna 2020 kuoli liikenteessä yhteensä 220 ihmistä. Tavoite vuodelle 2030 voisi lukea esimerkiksi seuraavasti: "...ja tavoitellaan vuoteen 2030 mennessä tilannetta, että menehtyisi alle sata henkilöä vuodessa ja vakavasti loukkaantuneiden määrä olisi vähentynyt alle puoleen vuoden 2020 lukumäärästä."

Muutoin luonnoksessa liikenneturvallisuus on valitettavasti nähty pelkkänä erilliskysymyksenä, joka on käsitelty yhdessä "kysynnän ohjaaminen kestäväan liikenteeseen" -aiheen kanssa. Samalla luonnoksessa liikenneturvallisuus on pääosin ulkoistettu suunnitelmasta hoidettavaksi samaan aikaan liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteilla olevan kaikkia liikennemuotoja koskevalla liikenneturvallisuusstrategialla. Kyseisessä strategiatyössä tullaankin laajasti käsittelemään monia liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyviä erityisesti tienkäyttäjiä koskevia kysymyksiä. Sen sijaan liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältää paljon laajemmin erityisesti infraa, sen kehittämistä ja ylläpitoa sekä liikennepalveluja koskevia linjauksia, jotka jäävät liikenneturvallisuusstrategian ulottumattomiin, ja joissa liikenneturvallisuus tulisi yhtä lailla huomioida.

Esimerkiksi se, että liikennejärjestelmän kehittämiseksi on erityisen suuri kestävyystavoite, ei tarkoita sitä, että liikenteen turvallisuudesta voitaisiin tinkiä. Kuten komission tiedonannossa "Eurooppa liikkeellä" todetaan: "Turvallisuus on kaikkien liikennejärjestelmien perusta - sen on oltava aina etusijalla. Koska liikkuvuus jatkaa kasvuaan ja digitalisaatio, vähähiiliset ratkaisut ja innovointi muuttavat sitä radikaalisti, turvallisuustason parantamismahdollisuuksia on hyödynnettävä edelleen."

/ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2018/FI/COM-2018-293-F1-FI-MAIN-PART-1.PDF>  
/

Erittäin tärkeä linjanveto luonnoksessa on se, että valtiolla tulee olla voimassa oleva liikenneturvallisuusstrategia koko liikennejärjestelmäsuunnitelman kattavan ajanjakson, ja että liikenneturvallisuuden kehittymistä ja strategian päivitystarpeita arvioidaan säännöllisesti osana liikennejärjestelmäanalyysiä. Tuleva liikenneturvallisuusstrategia tulee nimenomaan olemaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa täydentävä osa, mutta se ei korvaa liikenneturvallisuuden huomiointia itse liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

## **Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?**

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Toimenpiteiden rahoituksen arvioinnissa huolta aiheuttaa se, että rahoituksen lisäys on pääosin kohdistettu seuraavien hallituskausien menokehysten kohdentamistavoiteiden varaan.

Suunnittelukauden ensimmäisinä vuosina julkisen talouden suunnitelma ja jo tehdyt päätökset rajoittavat liikkumavaraa uusien toimenpiteiden rahoituksen osalta. Tämän vuoksi suurimmat suunnitelmassa esitetyt määräraha- ja korotukset (esimerkiksi perusväylänpito, liikenneverkon kehittäminen ja joukkoliikennetukien korotukset) ajoittuvat vuoden 2024 jälkeiseen aikaan. Varsinkin vuosien 2023 sekä 2024 perusväylänpidon määrärahataso näyttää huolestuttavasti niukkuuden jakamiselta.

#### Liikenneverkko ja solmukohtat

Tieverkon turvallisuuden parantaminen keskittyy paljolti investointihankkeiden varaan. Niiden turvallisuusvaikutusten arviointia ei voitane tehdä, koska konkreettisten hankkeiden valinta on vasta valmistelussa Väylävirastossa. Voitaneen olettaa, että niiden suunnittelussa ja valmistelussa toteutetaan infradirektiivin edellyttämiä turvallisuusarvioiteja, ja siten liikenneturvallisuuden parantaminen pysyy niissä tärkeänä tavoitteena. Nollavision tulee toimia pohjana myös infra-valintoja tehdessä.

Sen sijaan huolestuttavaa on ns. pienten parantamistoimien rahoituksen vähäisyys, vuodessa keskimäärin 46 M euroa, josta liikenneturvallisuutta parantaviin kohteisiin vain 5–10 M euroa vuodessa. Summan jakautuessa liikenneasioiden ELY-keskuksille voidaan todeta, että turvallisuutta lisäävät, mm. kuntien tai yritysten kanssa yhdessä toteuttavien pienten hankkeiden toteuttaminen jää jatkossakin vaatimattomaksi, kun ELYillä ei ole mahdollisuutta niihin osallistua.

Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta lisäävien hankkeiden edistämässä ja valinnassa tulee ennen kaikkea ottaa huomioon turvallisuuden parantaminen. Sen lisäksi, ja erityisesti edellä mainituissa hankkeissa, tulee huomioida jatkuvasti lisääntyvä liikenteen monimuotoisuus uusien sähköavusteisten ja mikroliikennemuotojen myötä niin ympäristön suunnittelussa, liikenteenohjauksessa kuin säätelytoimissakin. Vain turvallinen ympäristö kävelylle ja pyöräilylle voi olla houkuttelevaa ja tavoiteltavaa.

#### Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut

Liikenneturvallisuuden rahoitus mainittu henkilö- ja tavaraliikenteen palveluiden alla kohdassa "5.3.4. Kysynnän ohjaaminen kestäväan liikenteeseen ja liikenneturvallisuus". Maininta on yleisluonteinen "Turvataan liikenneturvallisuuden pitkäjänteinen rahoitus". Kohdalla tarkoitettaneen valtionapua, jota on jaettu yleisavustuksena tieliikenteen turvallisuustoimintaan lailla säädettyjen tehtävien hoitajille. Liikenneturvan rahoitus perustuu kyseiseen valtionapuun asetuksen 1207/2016 mukaisesti. Ehdotamme, että kohtaa täsmennetään seuraavasti: "Turvataan pitkäjänteinen rahoitus lailla säädettyihin tieliikenteen turvallisuustoiminnan tehtäviin."

#### Liikennejärjestelmän tukitoimet

#### Muut toimenpiteet

**Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?**

Liikenneturvallisuuden osalta visio on, kuten edellä jo mainittiin, asianmukainen nollavisioon perustuva ja yhteneväinen EU:n linjausten kanssa. Jatkossa on tärkeä huolehtia siitä, että nollavisio sisällytetään myös muihin hallinnonalan liikennettä ohjaaviin strategioihin ja ohjelmiin.

### **Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

Toimenpideohjelmassa on varmasti liikenneturvallisuutta parantavia elementtejä, mutta kokonaisuutena liikenneturvallisuus on heikosti integroitu toimenpiteisiin. Toimenpiteiden keskinäistä synergiaa ei ole tiedostettu, vaan kutakin toimenpidettä on katsottu rajallisesti jonkin osatavoitteen kannalta.

## **Vaikutusten arviointi**

### **Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?**

-

### **Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?**

Liikenneturvallisuusvaikutuksen arvioinnista ei pysty sanomaan, mihin arvio varsinaisesti perustuu. Tieliikenteen turvallisuutta on tarkasteltu kolmesta näkökulmasta. Arvio siitä, että maantieverkolle tehtävillä toimenpiteillä ja pyöräilyn infrastruktuurin kehittämällä on myönteinen vaikutus tieliikenteen turvallisuuteen, toteutuu vain, jos kyseisissä hankkeissa turvallisuuden parantaminen pidetään hankkeiden tavoitteissa tärkeässä osassa, eivätkä esimerkiksi pyöräilyn suosion lisääntyminen ja erityisesti sähköistymisen aiheuttama nopeuksien nousu syö infran parantamisen turvallisuushyötyjä.

## **Yleistä**

### **Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?**

-

Valtonen Juha  
Liikenneturva